



INFO

**MEDLEMSBLAD FOR NFO,
ORGANISASJONEN FOR DEN
SERTIFISERTE FLYTEKNIKER.**

NR.1 -89

AV INNHOLDET

Qualitair: A new force in
maintenance.

NFO teknisk utdannelses-
utvalg-89.

Tariffoppgjøret-89.

Flying Eastern Airlines.

Leserinnlegg.

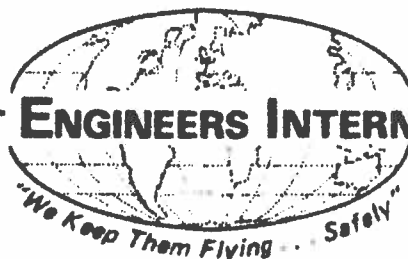
Nytt fra flyselskapene.

B767 på DEMOFLIGHT.

NFO AVD SAS informerer.

MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL





norsk flytekniker organisasjon

SENTRALSTYRET -87

SEKRETÆRIAT	FORMANN	<u>ROLF DYBVAD</u> Braathen Værnes Ugleveien 23, 7500 Stjørdal	arb. 07.825950 priv. 07.825427
	NESTFORMANN	<u>JAN HENRIKSEN</u> SAS BGOOM Skaret 9, 5355 Knarrevik	arb. 05.236510 priv. 05.331612
	ORG. SEKRETÆR	<u>EGIL FØRRISDAL</u> SAS OSLTS-E/4 Sørumslia 33, 3400 Lier	arb. 02.597516 priv. 03.840972
	TEKN. SEKRETÆR	<u>SVEIN HANSEN</u> SAS EVEOM Bjellund, 8534 Liland	arb. 082.82294 priv. 082.84101
KASSERER	<u>DAG LANGE LAND</u> Braathen Værnes Holmekollveien 1, 7550 Hommelvik	arb. 07.825950 priv. 07.971450	
INFO REDAKTØR	<u>TROND W. HEDSTEN</u> SAS OSLTS-E/3 Olaf Bullsvei 16, 0765 Oslo 7	arb. 02.596888 priv. 02.144254	
STYREMEDLEMMER:	Kjell Naas Helge Sola Arvid Rosenberg Gunnar Hoel Morten I. Arnesen Kjell Paulsen Lars Stamnes Per Pettersen Magne Guldstein Rolf Skindlo Leif Brattli	SAFE SVG SAFE SVG SAFE OSL FOF OSL SAS OSL SAS OSL SAS TOS SAS OSL Sterling GEN WF BOO WF BOO	

NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON
Postboks 60, N-1330 Oslo Lufthavn
tlf.: 02-596688 (1200 - 1500)

REDAKSJON

REDAKTØR	<u>TROND W. HEDSTEN</u> SAS OSL
AVD. SAFE	<u>JAN K. LANGE BRO</u> SAFE SVG
AVD. WF	<u>NILS TERJESEN</u> WF BOO
AVD. SAS	<u>KNUT GRØNSKAR</u> SAS OSL
AVD. STERLING	<u>MAGNE GULDSTEIN</u> STERLING GEN
AVD. FOF	<u>GUNNAR TORSTENSEN</u> FOF OSL

STOFF/INNLEGG

TIL **INFO**

Redaksjonen setter stor pris på tilsendte innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne. Tips mottas også med takk.

Send stoff til NFO kontoret, Fornebu, eller helst direkte til redaktøren;

Trond W. Hedsten
SAS OSLTS-E/3
tlf. 02 596888
eller privat
tlf. 02 144254

FORMANNEN HAR ORDET

Som dere kanskje kjenner til har foreningen skiftet formann. Det skjedde mens jeg var på kurs hos Boeing i Seattle, og jeg har nå nettopp kommet hjem.

Det har vært stort fravær i sekretariatet hele vinteren og våren, slik at den sentrale driften har gått litt på halv snai. Heldigvis har det vært dyktige komiteledere som har tatt vare på den driften som har vært nødvendig.

Dette med fravær av sentrale tillitsvalgte er noe en må leve med i denne bransjen, men et så stort frafall som det vi har opplevd denne sesongen er det sannsynlig lenge til vi får oppleve igjen. Om ca. en måned skulle alle være tilbake i Norge, og da vil den daglige driften av foreningen gå som normalt.

I og med at jeg ikke fikk være tilstede på årets representantskapsmøte, vil jeg benytte anledningen til å takke Erik for innsatsen som formann gjennom flere år. Jeg er glad Erik fortsetter arbeidet som Assistent Secretary Europe i AEI, samt med arbeidet som formann i Teknisk Utvalg i NFO avd.SAS. Jeg ser fram til et fortsatt godt samarbeid. Det er godt å se at enkeltpersoner er villige til å fortsatt stå på for et felles beste.

Rolf Dybwad.

KJÆRE LESER

Som ny redaktør, har jeg overtatt redigeringen av INFO. En del innkjøringsproblemer er det, og det tar mye fritid. Heldigvis får jeg meget god hjelp fra flere hold.

Alikevel er det du, som LESER, som jeg er avhengig av. Enkelte ganger er det manko på stoff, og dessuten skal sideantallet gå opp i fire og fire sider. Da er det godt å ha noen gode historier på lur.

Så send inn stoff til undertegnende, eller kontakt ditt redaksjonsmedlem i det enkelte selskap.

Leserinnlegg spalten burde vel benyttes oftere? Forløpig tar vi også inn annonser av forskjellig slag, særlig hvis det kan komme det enkelte medlem tilgode. I form av informasjon eller tilbud.

Jeg har tatt over som redaktør, i en tid da flyvedlikehold og flyteknikerens rolle, står ovenfor store forandringer. De går stort sett ut på effektivitetsforbedringer, kostnadsreduksjoner, og kostnadskontroll. Uten å gå inn på detaljer, håper jeg at sikkerheten ikke forringes. Og at arbeidsmiljøet ikke blir dårligere. At det aldri skjer større ulykker p.g.a. maintenance i SAS, behøver ikke å bety at MPC, generelt vedlikehold, og teknikeryrket er overflødig. Snarere tvert imot. Effektivisering og punktlighet, øker stress og feilprosent betraktelig.

Med dette ønsker jeg dere alle en riktig god og avslappende sommer.

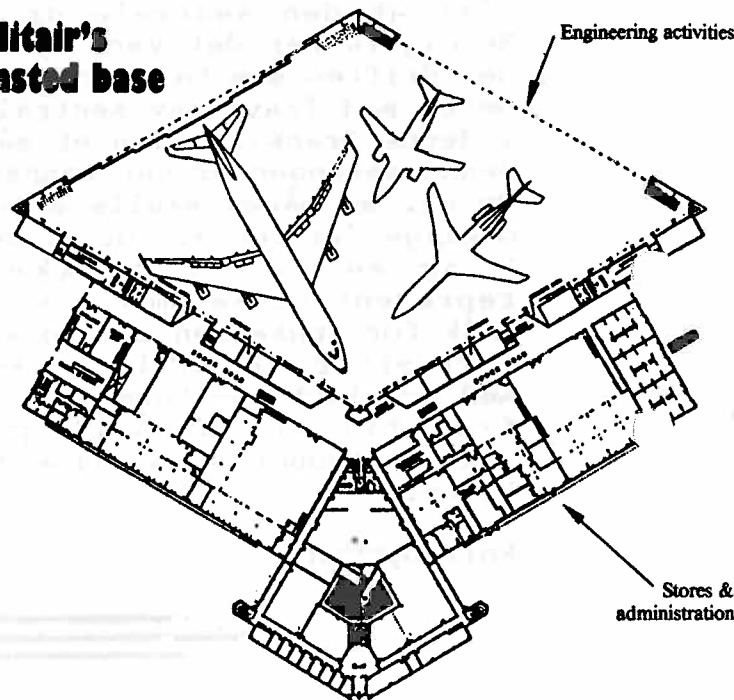
RED

QUALITAIR: A NEW FORCE IN MAINTENANCE.

A major new player has just entered the international market for airliner maintenance. Qualitair aviation, described by one senior Boeing executive as "the most exciting development in European commercial aviation today", has opened a £20-million facility at Stansted Airport in the south of England. The company is also spending £15 million on a similar facility at Manchester Airport in the north of England. Qualitair's arrival is the latest sign that the maintenance business is set for growth that cannot be handled by existing facilities, either those owned by airlines or independent overhaul shops.

Financial backing for the new venture comes from a consortium of banks, most of them Scandinavian, led by Scandina-viska Enskilda Banken and Enskilda Securities acting for Swedish aerospace group FFV, which holds 35 % of Qualitair's shares.

Qualitair's Stansted base



Her sees den planlagte maintenance basen, hvor svenske investorer står bak finansieringen.

Altogether, £37 million (\$65 million) has been raised for Qualitair Aviation, £33 million for a project loan divided between Stansted and Manchester and £4 million for working capital. Banks participating in the loan include Skandinaviska Enskilda Banken, Industrial Bank of Japan, Fennoscandia Bank, Standard Chartered, Sveriges Investeringsbank and the Union Bank of Finland.

International Leisure Group (ILG), owner of British

charter airline Air Europe and a shareholder in Spain's Air Europa, recently sold its small shareholding in Qualitair and the shares are now in the hands of Qualitair Holdings (60 %), FFV (35 %) and a number of private investors, which own the remaining 5 %. Jon Sharp, managing direktor of Qualitair's Stansted operation, states that the departure of ILG leaves a shareholder structure that ensures complete independence from any airline, although the company does retain the maintenance contracts for Air Europe and Air Europa.

All types catered for

Eventually, Qualitair plans to offer the full range of maintenance services up to D-check. The new Stansted base will be able to accommodate two Boeing 747s or up to ten 737s simultaneously and will concentrate on Boeing types plus McDonnell Douglas DC-8s. The facility covers 160,000 ft² of which 55,000 ft² is taken up by workshops and stores, the latter containing 17,000 rotatable items. Stocks will be controlled by computers under a just-in-time

supply system, so helping to reduce costs.

The Manchester facility, which will be a joint venture between Qualitair Aviation Holdings (90 %) and Manchester Airport Authority (10 %), will be able to accommodate one 747 and two Airbus A300s simultaneously. The company plans to concentrate work on Airbus and McDonnell Douglas types (except DC-8s) at Manchester. Spares holdings for the two facilities will be concentrated at Stansted, as will overhaul and repair of components. Component work is expected to contribute up to 25 % of the entire workload.

Why has Qualitair embarked on this expensive and ambitious project, and why is FFV giving strong backing to the new venture?

The Stansted and Manchester locations themselves provide many answers. Stansted is on the threshold of massive expansion, having been designated as London's third airport. Predictions of passenger throughput show a dramatic increase from some one million a year at present to around 15 million by the

forts.

mid-1990s. Qualitair aims to meet the maintenance needs of the growing number of airlines that will be using Stansted as activity at the airport grows. The company is in a particularly strong position because it is the only maintenance concern allowed at Stansted under the terms of the leasing agreement with the British Airports Authority.

A Manchester, it is a similar story. The airport has launched an ambitious expansion program (see Interavia 12/1988, page 1265) to cope with expected traffic growth. A key factor in establishing the new venture was the desire of Sweden's FFV to expand its presence in the international maintenance market. The Swedish company was quick to see Qualitair's potential for fitting in with FFV's global strategy, which aims to provide independent maintenance centres to serve small and medium-sized airlines. FFV's international network of companies already includes FFV aerotech in Europe, Aero Systems Engineering of St Paul, MN, and Aero Thrust Corporation in Miami, FL.

Relatively low labour rates in the UK and the geographical advantages of Stansted and Manchester, as outlined above, coincided neatly with FFV's plans. Taking a global view, both Qualitair and FFV believe that the growth of airline fleets is going to put increasing pressure on currently available maintenance capacity. This is already becoming apparent in the UK, where even large airlines with their own comprehensive maintenance facilities, such as Britannia and British Airways, are increasingly having to consider outside help with maintenance as their own fleets get larger.

The trend seems set to get stronger, even though new aircraft and engines require much less maintenance than those that have been in service for many years. On average, a new aircraft accumulates some 20,000 flying hours before its first major overhaul (D Check). For the first couple of years of its life, most of the equipment items are covered by manufacturers' warranties and thus have to be sent back to the supplier for repair.

But airlines are not going to renew their fleets overnight. The airframe manufacturers face huge order backlogs, and many of the new aircraft have been ordered to cope with traffic growth, rather than to replace existing fleets. Therefore, older equipment is being kept in service, which is good news for the maintenance business in general and Qualitair in particular.

The scale of Qualitair's facilities, with ample capacity for widebodies, gives an important boost to Europe's maintenance capabilities. In the UK itself, only a handful of sites have hangars big enough to take widebodies, the principal ones being owned by British Airways and Marshall of Cambridge.

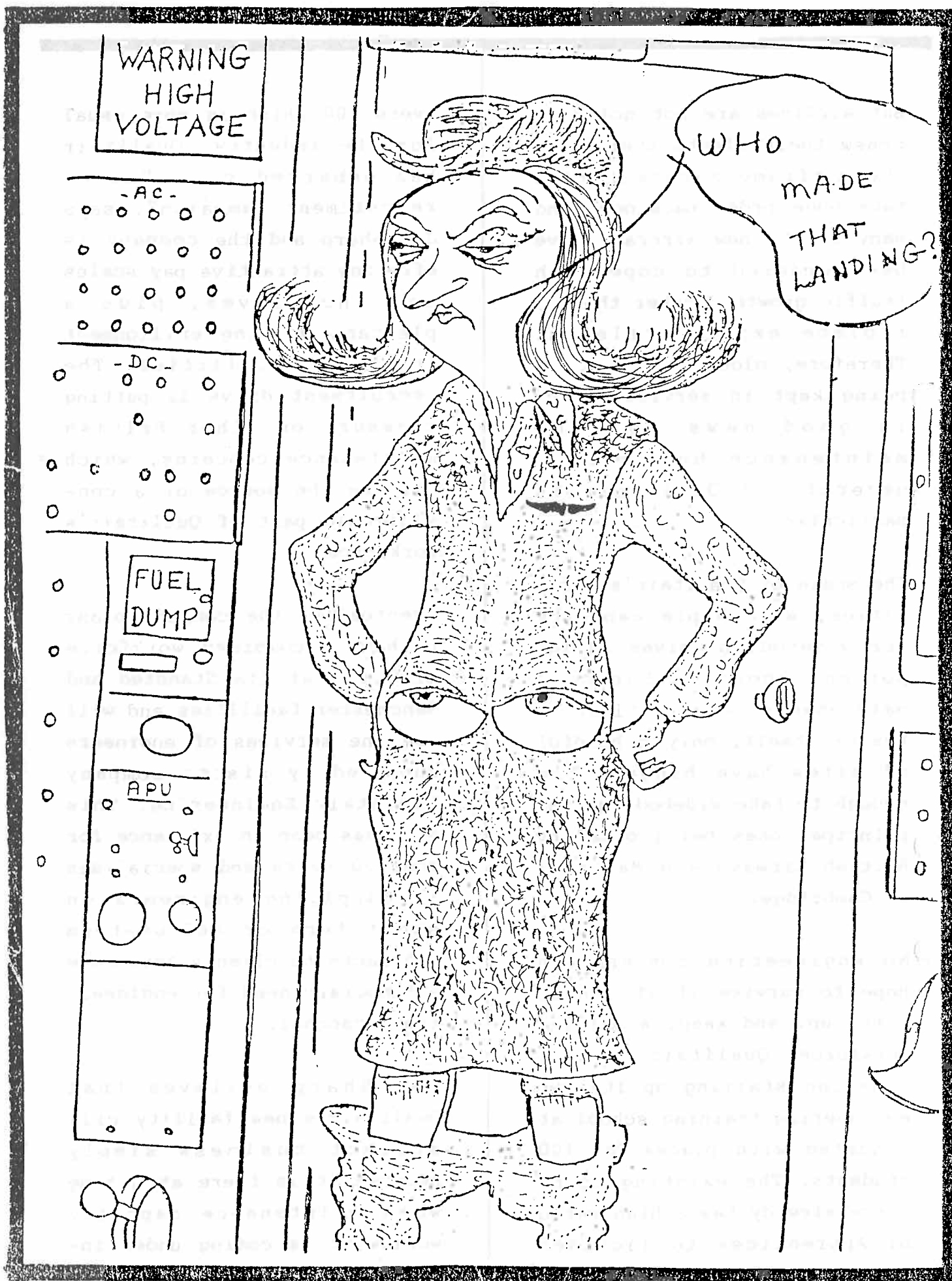
No engineering concern can hope to survive if it cannot build up, and keep, a skilled workforce. Qualitair is considering starting up its own engineering training school at Stansted with places for 100 students. The existing workforce already has a high ratio of Apprentices to licensed engineers, 13 to every 100 compared with the four to

every 100 which is more usual for the industry. Qualitair has embarked on a "major recruitment campaign", says Jon Sharp and the company is offering attractive pay scales and incentives, plus a pleasant working environment in the new facilities. The recruitment drive is putting pressure on other British maintenance concerns, which will be the source of a considerable part of Qualitair's workforce.

Eventually, the company plans to have a combined workforce of 1,000 at its Stansted and Manchester facilities and will use the services of engineers supplied by sister company Qualitair Engineering. This firm has been in existence for some 20 years and specialises in supplying engineers on short-term or medium-term contracts to clients that have a temporary need for engineering personnel.

Jon Sharp believes that Qualitair's new facility will attract business simply because it is there at a time when maintenance capacity worldwide is coming under increasing pressure. Also, he expects it will attract a

(forts.side 34)



Et bilde som visstnok er sakset fra en av våre amerikanske samarbeidspartnere. Heldigvis er det cockpit crew'et som får det denne gangen.

Samtlige medlemmer har fått sin "lille svarte" inneholdende Overenskomst, vedtekter etc. Ser vi i "lille svarte" under kapittel 4, para 1 og tilsvarende i NFO's vedtekter kapittel 2 para 4, ser vi at flytekniker sertifikatet er basis og bærebjelke for vår profesjon. Dette danner bærebjelken i såvel vårt nasjonale som internasjonale engasjement. Dermed er dette ett av NFO's viktigste innsats områder.

NFO-TU hvem er det ?

Utvalget består av valgte representanter fra Braathen SAFE - Pieter Doyer, Sterling-Petter Korsmo, Fred Olsen-Sverre Mauroy, Widerøe-Gunnar Johnsen, SAS - Erik Thronsen, Svein Hansen Teknisk Sekretær Sentralstyret, samt Morten Arnesen som formann for utvalget.

Hva konkret arbeides det med ?

Nasjonalt står flyteknikerens faglige utvikling i sentrum. Spørsmålet som utvalget har reist og vil ta tak i er:

-Hvordan kan/skal flyteknikeren utvikles og brukes innenfor fremtidens flyvedlikehold?

Det er bare å konstatere at flyteknikerens faglige posisjon varierer fra selskap til selskap. Generelt kan sies, uten at det er en regel, at jo mindre selskapet er, jo mer ansvarsfortroende og faglig posisjon er tillagt denne.

Synet på flyteknikere og flyteknikerenes syn på seg selv må endres fra å være et papir for adgang til å utføre arbeide på fly, til å være en flytekniker som signerer og godkjenner utført vedlikehold enten av en selv, - eller av andre.

Det er dette man internasjonalt oppfatter som "Certifying Engineer-". For å beholde kvaliteten må antallet flyteknikere holdes under kontroll.

-Hvordan skal man arbeide med spørsmålet ?

NFO-TU vil gjennom sine regelmessige møter med Luftfartsverket, og videre ved å oppta kontakt med flyselskapenes

(forts. neste side)

faglige forum, sette dette under diskusjon.

Målet er å få en mer ensartet og likt syn på flyteknikeren.

Dette er absolutt ett tema for diskusjon og utvikling blant medlemmer i de respektive selskaper.

Videre kan nevnes sertifikatbestemmelser, utdanning, ICAO skole, grunnopplæring, videre utdanning osv.. Med andre ord et meget omfangsrikt og interessant arbeidsområde.

Internasjonalt ?

I verden rundt oss for tiden pågår det arbeide som på sikt vil få avgjørende betydning for flyteknikeren. ICAO bestemmelsene er under revisjon. NFO-TU har sammen med sin internasjonale hovedorganisasjon AIRCRAFT ENGINEER INTERNATIONAL gjennomført møte med både NORDICAO og ICAO AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER STUDY GROUP LEEDER vedrørende dette spørsmål. Vi har grunn til å tro at det ligger an til dramatiske endringer for Flytekniker TYPE 1 sertifikater. Man foreslår at disse skal bortfalle!

I europa har stort sett samt-

lige land gått sammen om å utarbeide felles regler for luftfart. På AIRWORTHINESS siden har man kommet langt. Vi gjennom AEI sitter med i de for oss viktige gruppene som skal utarbeide forslag til bl.a. flytekniker utdanning/sertifisering i Europa. Senhøstes -89 skal man konkret begynne på å se på dette spørsmål under prosjekt JAR 65. Dette er et spørsmål som engasjerer verdens flyteknikere og gir samling omkring AIRCRAFT ENGINEER INTERNATIONAL (AEI).

NFO-TU arbeider aktivt også spesielt med styrking og utvikling av AEI av denne grunn. Dette viser nå meget store frem-skritt. Gjennom NFO's forslag er AEI delt inn i to geografiske enheter. Europa og syd-øst Asia. I Europa har NFO vervet som Assistant Secretary og Australia tilsvarende på den andre siden av kloden. Gjennom vårt engasjement er medlemsorganisasjonene sterkt stigende. Her i Europa er Holland, Yugoslavia, Frankrike, Spania, Sverige, Italia, Hellas, England og Norge fulle medlemmer. I øyeblikket har vi Tyskland og Finland på trappene. Vi har

derfor også ansvaret for koordineringen og utviklingen av arbeidet med felles europeiske bestemmelser. Dette arbeidet er komplisert og krever meget stor innsikt og kompetanse i såvel nasjonale som andre interesse områder:

Her kan nevnes spørsmål som :

-Hva skal flyteknikerens internasjonale betegnelse være ?

- Licensed Engineer ?
- Aircraft Technician ?
- Ground Engineers ?
- Maintenance Engineers ?

Forslag taes imot !

Skal PRE-FLIGHT sjekken signeres for ?

- Før hver flyging ?
- En gang om dagen ?
- En gang om uken ?
eller ?

Ser vi oss rundt, så får flyselskapene i samarbeide flyprodusentene, godkjenning for de vedlikeholdssystemer de ansøker om. Her kan nevnes at Fokker 50 er godkjent for en sjekk utført og signert av en flytekniker hver 7 dag.

Dette er en voldsom utfordring teknisk flysikkerhetsmessig !

Hva slags sertifikat vil bli benyttet i Europa ?

- Company License ?
- Basic sertifikat utstedt av myndighetene, men med flytypeutdanning i selskapene ?
- Hvem skal føre tilsyn med utdanningen ?

Hvilke rettigheter/ansvar blir knyttet til dette ?

Vi må konsentrere oss om :

- Title if License holder
- What type of License
- Who is issuing
- Theoretical skills
- Practical skills
- Tests
- Renewals
- Medicals

Ja- for det skal vel stilles medisinske krav til innehavere av flytekniske sertifikater ?

En serie av disse spørsmål reises og vil måtte taes stilling til. I løpet av mai vil AEI organisasjonene som arbeider med Joint Aviation Authorities (-tidligere Joint

(forts.side 34)

TARIFFOPPGJØRET

1989

Forslaget til regulering for 2. avtaleår ble godkjent på sentralstyremøtet 13. mai. Om ikke med entusiasme, så mer som følge av de politiske realitetene ved årets oppgjør.

Konkret betyr dette at flyteknikerne får økt basislønnen med kr 487,50 pr. måned fra 1. april 1989. Ansiennitets- og kvalifikasjonstillegg som har blitt holdt tilbake på grunn av lønnsreguleringsloven blir nå justert opp pr. 1. april. Likeledes vil ny ansiennitets-tillegg, som ble protokollert før 29. februar 1988, bli regulert.

Som følge av den spesielle situasjonen vi var i, gis det ingen anledning til å føre lokale lønnsforhandlinger inneværende periode.

Derimot ble forhold som vedrører avtalefestet pensjon (AFP) og pensjon/pensjonsalder satt på dagsordenen. Problemområder som krever nærmere utredning og helst i samarbeid med arbeidsgiver-siden.

Forøvrig kan nevnes at "forhandlingene" tydelig bar preg av våre muligheter, eller mangel på sådanne, til å gjøre justeringer ved dette oppgjøret.

Økonomisk sett kom flyteknikerområdet ut med en årslønnsvekst på 3,5 % mot 5,6 % for det øvrige næringsliv, perioden 1987/88. Som kuriositet kan nevnes at prisstigningen under samme periode ble 6,7 %.

Kjell Paulsen

FLYING
EASTERN
AIRLINES



I forbindelse med konflikten i Eastern Airlines. Har jeg tatt med noen bilder og en artikkel, angående hvordan Amerikansk presse ser på saken.

Washington: - Good morning ladies and gentlemen. This is your Eastern Airlines pilot, Captain Frank Lorenzo, welcoming you aboard our flight from Miami to Anchorage, Alaska, for \$3. We will be cruising at an altitude of 35,000 feet, but because of expected turbulence from Eastern striking employees, we may have to land in Ft.

Lauderdale. Please fasten your seat belts while we taxi onto the runway. Since our disloyal pilots are refusing to cross the greedy mechanics' picket line, our co-pilot on this flight is Sam Harris, who handles lost luggage complaints for Continental Airlines. Will the flight attendants take their seats?

--- 0 ---

We are now at 15,000 feet and I am going to turn off the no-smoking sign. If you look out of the window on the left side of the aircraft, you will see hundreds of pickets waving signs at decent Americans who have no use for unions. If you look out of the right side, you will see thousands of people waving papers. Those are my lawyers making sure that nobody stops anyone from flying. People don't appreciate what is needed to run an airline. It takes money, which you have to borrow at very high rates. It also requires knowledge of the merger business and how to sell off the assets of one airline to pay another. Union members can't understand that. Their only concern is feeding their families. The employees don't give a hoot about what happens to entrepreneurs like us. This country will never get back on its feet until it has respect for those of us who watch the bottom line. I am about to turn on the No Strike' sign to warn the stewards and stewardesses it is against FAA regulations to carry placards up and down the aisles while we are in flight.

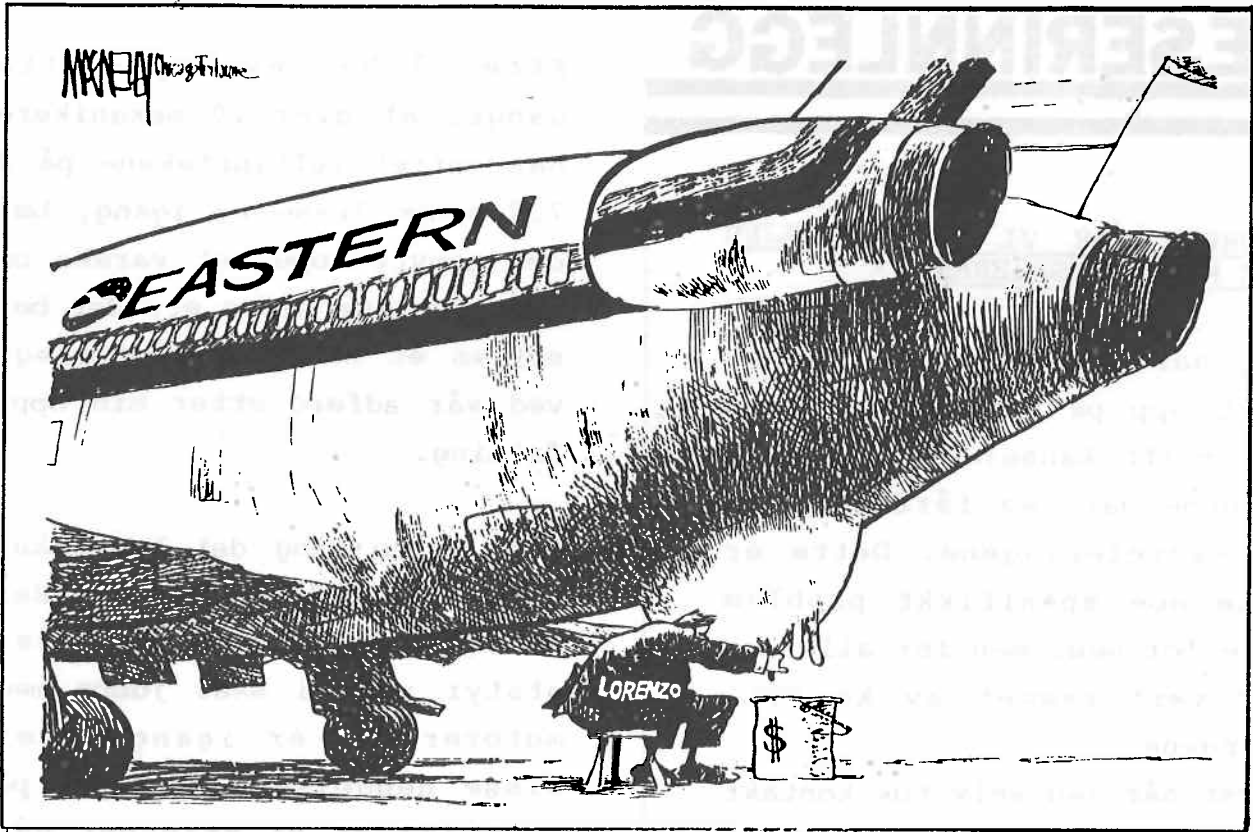
Ladies and gentlemen, the cabin crew will now begin selling beverages. We would appreciate it if everybody bought \$30 worth of liquor to help keep Eastern flying for the rest of the year.

--- 0 ---

Now hear this. This is Captain Lorenzo speaking again. We hope that you are enjoying the flight. As you probably hear before leaving Miami, Eastern will no longer supply meals to passengers. You can blame this on our 35,000 striking employees who could care less if our passengers starve to death. If you don't like this any more than I do, write to the Bush Administration. Almost everyone there is a good friend of mine. We are flying over Niagara Falls and we have a treat for you. We are going to show "Labor Unions and How They Destroyed America". This is a tough, hard-hitting film which depicts the decline of the labor movement, and how one man decided to break the stranglehold that the working class had on his airline. There will be a \$6 charge for head phones.

--- 0 ---

This is Captain Lorenzo. We hope that you enjoyed the movie. If you would like a videotape to take home with you, the cost will be \$99. Many of you have asked what are the issues in this strike now affecting all of us. They are as much about power as they are about money. I want power and my employees want money. When I started running airlines I discovered that it is impossible to have power if



Frank Lorenzo har ifølge amerikanske kilder, flere måter å tappe kapital fra sine selskaper på.

you give money to the workers. I know how to operate a damn good airline but i can't do it if the employees have their hands out all the time saying, "gimme, gimme, gimme". There has to be some way of carrying on a business without paying people. Ladies and gentlemen, apparently my strike-breaking tactics are not working so I am going to demand the resignation of three of the cabin stewardesses, and request that they turn in their uniforms immediately. Eastern will never forget their loyalty.

This is Captain Lorenzo speaking to you once more. At this moment we are flying over Montana and seem to be out of fuel. I am asking all the passengers to fasten their seat belts so that i can declare bankruptcy, and let the courts worry about whether we are going to make it to Alaska or not.

INTERNATIONAL HERALD TRIBUNE,
THURSDAY, MARCH 16, 1989

Art Buchwald

LESERINNLEGG

HVORFOR FÅR VI IKKE BESKJED NÅR KURS KANSELERES?

Jeg har det siste året vært satt opp på 2 kurs som begge har blitt kanselert. Ingen av gangene har jeg fått beskjed om kanseleringene. Dette er ikke noe spesifikt problem bare for meg, men for alle som har vært rammet av kanseleringene.

Først når jeg selv tok kontakt for å etterlyse kursinnkallelene fikk jeg vite at kursene var blitt kanselert.

Når man så flytter ferie og tar ut avspaseringsdager tilpasset oppsatte kurs, blir jeg forbanna når jeg får vite at kanseleringene hadde vært kjent i lang tid. Hvorfor får ikke vi som rammes av kanseleringene beskjed?

Jeg foreslår følgende:

1. Hver kurdeltager tilskrives straks et kurs blir kanselert.
2. I brevet gis en orientering om hvorfor kurset er blitt kanselert.
3. I brevet får en vite når man eventuelt er satt opp på nytt kurs.

H.H.

Etter å ha lest gjentatte ganger at over 20 mekanikere har entret luftinntakene på B 737 mens disse er igang, bør det pånytt ropes et varsko om hvor farlige disse er. Det bør settes et stort spørsmålstegn ved vår adferd etter min oppfatning.

Det er to ting det bør fokuseres mere på og det er: Har vi og bruker vi sikkerhetsutstyr når vi skal jobbe med motorer som er igang? Gjør disse hendelsene inntrykk på oss slik at vi skjerper vår adferd?

Til begge spørsmål vil vel svaret bli et tja eller nei. Det hender ikke i vår krets og oppfattes kun som en kort notis.

JT8D og dens relativt lille luftinntak er en ting, men hva med de nye flyene og CFM motorene med de store inntakene. Disse vil jo spise enhver ting rått uten å etterlate seg svært mye tilbake. Etter min mening er dette et tankekors som alle bør ofre en liten tanke.

Av erfaring vet vi at alt personell som jobber med/ved fly har det svært travelt og sikkerheten for en selv kommer lett på avstand. Det har alltid gått godt - hvorfor skal det ikke fortsette med det?

Jeg tenker på stuerpersonell som helst skal ha åpnet fwd. cargo door før motorene er blitt slått av og at ikke en restart må finne sted. Tenker ennå med gru tilbake på B 767 og JT9D motorene hvor dette var prosedyre dersom noe oppsto. For oss mekanikere er det ikke bedre når vi skal sjekke for lekkasje eller andre ting ved eventuell snag eller ground run. Svært mange ferdes nok på en slik måte at gullhåra har vært på deres side. Spesielt viser dette seg etter lange arbeidsøkter og perioder med mye mas.

Mottoet må være at vi alle blir vår egen sikkerhet bevisst og tar ansvar for den. Det er for sent når uhellet har vært ute. Likeledes må det kunne rettes spørsmål til de ansvarlige om det skal gå menneskeliv før sikkerhetsutstyr, testutstyr etc. er slik at sikkerheten for oss som må gjøre jobben ivaretaes.

Et godt eksempel på galskapen er det testutstyret vi bruker på "Engine breather pressure check" på JT8D motorene. Her skal avlesning foretaes på innsiden av motordekslet både ved tomgang og ved full power test. Den fysiske belastning ved å stå ved siden av en motor på full power er slik at hele kroppen skjelver som en stor geleklump. Hva da med et

feiltrinn? Hva gjør Verneavdelingen med informasjon om disse faremomentene?

Til slutt håper jeg vi unngår slike hendelser, men sjansen er tilstede i fullt monn.

J.Kr.L.

KURSINNKALLELSER/KURSPLAN.

Efter siste DC-9-87 sert. kurs, fikk vi reaksjoner fra våre medlemmer vedrørende bruk av "splittvakter" dvs. teoriundervisning på dagen og computer based training (CBT) på kvelden. Værst var dog at det var lagt opp til teoriundervisning på dagen, praksis på natta og avsluttende teori-test derpåfølgende dag. Det ble også reist krav om at timeplan skal følge med kursinnkallelsen. I telefonsamtale med Steinar Welle OSLTH-H 04APR ble vi enige om følgende:

1. Timeplan skal medfølge kursinnkallelsen.
2. Legges timeplanen opp utover arbeidsmiljølovens rammer, skal skoleavdelingen avklare dette med NFO før kursstart.

K.Grønskar

(Leserinnl. forts. neste side)



HURUM ER VALGT ! ELLER ?

1988 var et merkeår for Norsk luftfart. Da bestemte Stortinget at det skulle bygges ny hovedflyplass, og denne skulle ligge på Hurum. Dette ble sett på med stor tilfredshet av såvel storparten av de ansatte som av flyselskapene og næringslivet ellers, som er flyselskaperes kunder.

DAGEN DERPÅ

Resultatet av avstemningen kom som et sjokk på flere. Deriblant for daværende samferdselsminister og flere av AP's representanter som stemte for flertallet. Dagen derpå kunne vi se i avisene at de samme representanter "gråt" ved Gros skjørt. "Vi mente det ikke slik". I Norge har vi et demokratisk system. På godt norsk har jeg forstått det slik at flertallet bestemmer, og ved en flertallsavgjørelse vil de som har mindretallet arbeide for flertallets avgjørelse.

HVA SKJER

Etter Hurum ble valgt ser en ved enhver anledning stortingsrepresentanter fra AP godt støttet av SV og SP stå frem og si at avgjørelsen må endres. Når en representant

står frem og sier at ny avgjørelse må tas etter at Lillehammer fikk OL må en bare lure på hvor seriøs vedkommende er. Vinter-OL har færre deltakere enn Norway Cup. Når et konsulentfirma legger frem tall som viser at det vil bli dyrere enn beregnet, står igjen en representant til frem og sier at vedtaket må endres. Vedkommende glemmer å se etter hvilke forutsetninger som er brukt. Nå sist i rekken av uttalelser som kom, var i forbindelse med Follobyen. En fremtidsvisjon som er tanker for fremtidig bebyggelse i Osloregionene da det vil bli problemer med nye boligområder i Oslo i det neste århundre. Virkeligheten her er at en utbygging på Hurum vil spre industri og bosetting på begge sider av Oslofjorden helt ned til Fredrikstad og Sarpsborg på østsiden og Sandefjord og Larvik på vestsiden. Sist og ikke minst vil kommunikasjonssystemet som skal bygges over Hurumlandet løse en stor del av Oslos trafikkproblem. Ved andre valg hadde det motsatte vært tilfelle.

(forts.)

DAGENS REALITET

Som ansatt på Fornebu var avgjørelsen om stedsvalget en lettelse. Ikke bare at stedsvalget var helt i tråd med min oppfatning av hvor flyplassen burde ligge, men en lang tid med usikkerhet var slutt. Fornebus tid med alle sine midlertidige/faste løsninger var over innen overskuelig tid. Hva oppnår nå AP sine representanter med sitt stadige utspill og påfunn for å ta saken opp på nytt? Ny usikkerhet og tvil om hva som skal skje. Dette har etterhvert blitt en belastning for under-

legnede. Muligens også for flere av mine kollegaer og arbeidsgiver som må planlegge fremtiden.

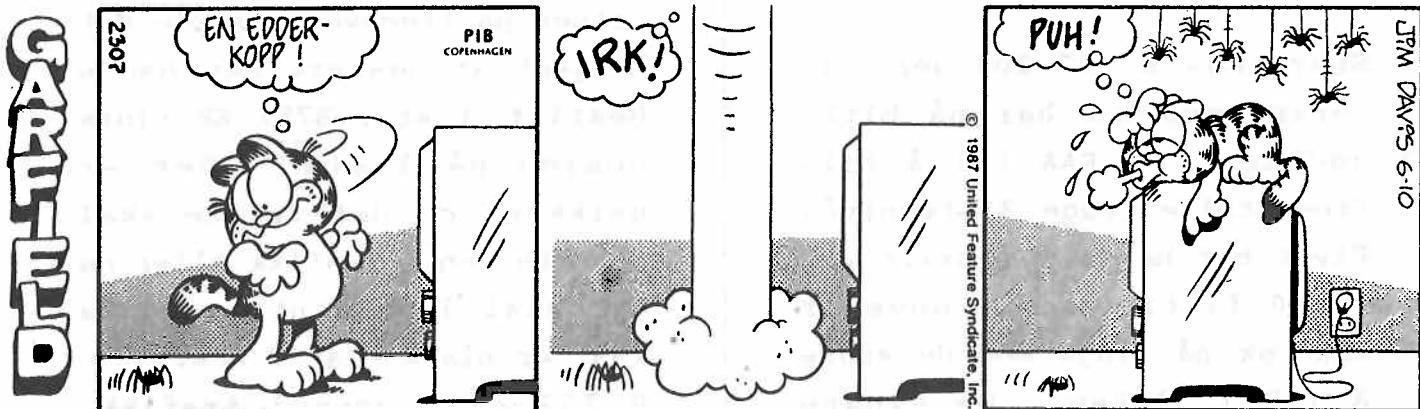
STOLE PÅ?

Spørsmålet må bli: kan vi stole på at AP står på de avgjørelser som Stortinget har gjort? Kan vi stole på at AP i en eventuell regjering etter valget vil gjøre sitt til at arbeidet på Hurum blir satt i gang?

For Hurum er valgt! Eller?

Knut Winge Solberg

Flytekniker



FERIE I NICE?

2 roms leilighet til utleie. Beliggende ca. 10 minutter fra flyplassen og sentrum. Sydvestvendt med stor terrasse, i parkmessige omgivelser og utsikt mot Middelhavet og fjellene.

Fullt utstyrt til 4-5 personer. Farge-tv og vaskemaskin. Eget svømmebasseng og tennisbane.

Henv.: Edmund Grohshennig, GENOMSK Tlf.: 06 97-81-12

Privat: 02 27-72-50



HVA SKJER I CHARTERBRANSJEN?

Året 1988 ble et dårlig år for charterselskapene med en nedgang på over 20 % for Norges vedkommende i antall reisende. Mindre penger blant folk som følge av den kraftige innstramningen i økonomien gjorde at folk måtte prioritere på en annen måte enn før. Dette har for Sterlings vedkommende ført til at de har måttet søke nye veier for å få flere ben å stå på og dermed er de blitt mindre sårbare for svingninger i økonomien.

Sterlings B 727-200 sertifiseringsprogram har nå blitt godkjent av FAA til å tilfredsstillende stage 3 støynivå. Flyet har nå vært i drift ca. 7-800 flytimer og fungerer teknisk på linje med de andre B 727 i flåten. De tyngre motorene har imidlertid forandret tyngdepunktet på flyet og det har man måttet kompensere med vekter i neseseksjonen. Med en økning i motorkraften på 20 % og reduksjon i forbruket på 12 % kan man fjerne en ekstra brennstofftank i bakre lasterom, noe som forbedrer tyngdepunktet og gjør flyet lettere og dermed enda mer effektivt.

Planene fremover er at Sterling skal utføre ombyggingen av de andre flyene selv når den nye hangaren på Kastrup står ferdig i høst. Dessuten har selskapet planer om å utføre modifikasjoner for andre selskaper i Europa som har fly som skal modifiseres, blant annet Dan-Air England med 11 stk.

I januar kom beskjeden om hvilke type fly det skal satses på fremover. Da ble det bekjent at bestyrelsen hadde bestilt 3 stk. B757 ER pluss opsjon på 3 stk. Det er usikkert om det første skal direkte inn i trafikk eller om det skal leases ut, men fra 1991 er planene at 2 stk.

B 757 skal være i trafikk. Det har lenge vært ventet at det ble tatt en beslutning om skifte av flytype i Sterling, for det har lenge vært snakket om å fase ut Caravellene. Imidlertid er Caravellene et populært fly blant reiseselskapene med hensyn til størrelse, så utfasingen er enda en gang utsatt. En annen årsak til utsettelsen er at fra april i år er også

STERLING AIRWAYS

OSLO AIRPORT - 2060 GARDERMOEN
NORWAY

S

Sterling med i rutetrafikken. Da åpnet ruten Kjøbenhavn-Luxenburg som flys alle hverdager i samarbeide med Luxair og Business Flight.

For oss i teknisk avdeling på Gardermoen har vi unngått oppsigelser ved å avvikle avspasering og vi har hatt 5 stk. på typekurs vekselvis på Gardermoen og i Kjøbenhavn. Sommeren 1989 blir et kapittel for seg selv, for da flytter hele avdelingen til Fornebu

Nord i tiden mai - september. Planene er da at vi møter opp når flyene lander om ettermiddagen-kveldene og gjør flyene klare og sender dem neste morgen. Deretter drar de som har vært på vakt hjem og nye folk møter opp. Dessuten skal vi ta all flt. mek. jobbene i sommer på Caravellene, noe vi hadde hjelp med fra danske mekanikere siste år. Så får vi håpe på at vi har sett bunnen av bølgedalen og at vi får økning i charterturismen igjen slik at vi får beholde jobbene våre.

M. Guldstein

BU - NYTT

Det er igjen tid for en liten epistel om hva som rører seg i vest. Etter en heller regntung grønn vinter har solen bestemt seg for å titte frem.

Ved Tekn. Avd. har det igjen vært en hektisk vintersesong. På tungt vedlikehold-siden (THM) ser det nå ut til å gå mot en noe roligere periode. Dette med rolige perioder har nå en egen evne til å forsvinne, det dukker alltid opp et eller annet.

på norske vinger

TROMSØ
EVENES
BODØ
KRISTIANSUND N
MOLDE
ALESUND
TRONDHEIM
RØROS
OSLO
BERGEN
HAUGESUND
STAVANGER
SANDEFJORD
KRISTIANSAND S

BRAATHENS SAFE

BRAATHENS SAFE

(forts.neste side)

Året '88 vil vel bli husket som året man utførte "kabreoret-inspeksjoner" over en lav sko. Alle B 737 med over ca. 40.000 cycles måtte strippes totalt innvendig i hele sigaren bortsett fra cockpit. Her utførte man en meget niddtid inspeksjon ved hjelp av boro-skop. Selvfølgelig ble det funnet ting underveis, men tilstanden på flyene var svært god. Dette ga også et Boeing team uttrykk for; de var på besøk for å besiktige det de kalte "aging aircrafts". Vi var bare en av alle selskaper de besøkte over hele kloden. For å få til disse utenom planlagte inspeksjoner, måtte man ved Insp. Avd. gå helkontinuerlig skift i disse periodene. Gjennomsnittlig lå hvert fly inne i 3 døgn for denne jobben, og det gikk greit selv om kjøret var stort.

Derfor er det godt for oss at alle våre gamle fly er solgt ut av selskapet og skal erstattes av nye. De to første nye B 737-400 kommer til landet i ca. midten av juli d.å. De neste følger så etter i løpet av våren '90 og utover.

Som følge av nye B 737-400/500 har det denne vinteren gått et kurs på typen hos Boeing på 15

mann. Videre er et nytt kurs på 15 mann reist over nå. Det vil si at 30 mann har vært på kurs. Av disse er 6 stk. instruktører, 3 stk. kontrollører, 2 stk. trouble shootere og resten autoriserte flyteknikere fra stasjonene Sola, Fornebu og Værnes. Hvert kurs er på ca. 11 uker. I tillegg til dette har det på høsten '88 vært avholdt to kurs på F-50. Disse har vært både langdryge og kompliserte på grunn av jobbtrening og simulatorkjøring.

Utbyggingsarbeidene her ved Tekn. Avd. på Sola går sin gang. Mellombygget mellom H6B og H6C er reist og innredningsarbeidene er påbegynt. Ellers ser man lite til både hangar og motorverksted, men dette har sin bakgrunn i at det er grunnarbeidene som pågår. Stålkonstruksjonene til hangaren går sin gang et eller annet sted her i området og skal monteres i løpet av sommeren. Etter byggeleder går alt som planlagt. I vår streben etter å få maksimalt ut av hangaren har det blitt endel reisevirksomhet. Blant annet har vi besøkt Finnair i Helsinki, SAS på Arlanda og Flesland, Linjefly etc. Alle hadde de sine finesser, så

dersom en klarer å kombinere noen av disse skulle vi være rimelig fornøyde. Tiden vil vise om vi har klart det.

På frontene ellers bærer vel alt preg av at det har vært avholdt et minitariffoppgjør hvor alt var fastlagt på forhånd. Det skal videre i mai måned avholdes valg på medlemmer til bedriftsforsamling og styre. Denne gang lar man seg ikke bli tatt på senga og vår gruppering krever denne gang forhåndstallsvalg. Så får vi vente og se hva som oppnåes der.

Vi vil så få ønske alle en god sommer.

J.Kr.L.

—●●●—
HAVARI/FERRI FLIGHT

Undertegnede ble i slutten av februar måned forespurt om å reise til Kastrup for å delta i arbeidet med å sette B.B.'s F-27 LN-NPM i stand slik at den kunne foreta en ferry flight til aktuell reparasjonsbase etter en lite vellykket landing. Understellet gikk ut av lås etter landingen på grunn av menneskelig svikt.

Inntrykket man fikk av flyet etter at dette hadde sklidd ca. 300 meter delvis på buken og venstre propeller, var at skaden var stor, men likevel mindre enn en skulle forvente.

En sterkt bøyd propeller og manglende antenner var det som syntes. La en seg ned på alle fire, oppdaget en at bukplattene var delvis bortslipt fra under cockpit til under bakre inngangsdør, mest på venstre side. Strukturen ellers så lite berørt ut.

Det første vi måtte gjøre var å få flyet i hus. Hangaren som var bestilt var inntatt av et annet fly fra STAR AIR (datterselskap av Marsk) så vi måtte taes fra Kastrup sør til nord hvor SAS holder til. Her fikk vi plass og kunne foreta de første undersøkelser. Etter å ha foretatt "hard landingssjekk" i henhold til FOKKER Maint. Manual, fant vi statusen for å være god. Det være seg det elektriske anlegg som strukturmessig. Det samme viste seg på avionic siden. Den store skepsisen viste seg først når vi fant restriksjoner på alle main flight controls. Etter en grundig gjennomgang av området under cockpit fant vi feilene, og disse syntes å være enkle å reparere. Nå når første fase av sjekken var ferdig gjensto det å få flyet tauet over til sørenden igjen. Da dette var utført, var det bare å sette kursen tilbake til Sola. I uka som nå gikk fikk vi tid til å oppsummere våre inntrykk og sammenlignet disse med resul-

(forts.neste side)

tatene som vi mottok fra FOKKER. De hadde også hatt en gruppe for å se på flyet. Dette pluss videre intern diskusjon og gjennomgang av hvilke problemer vi sto overfor, gjorde at neste fase av jobben ble enklere og mer smertefri.

En uke senere dro et team bestående av kontrollør, en autorisert flytekniker, to fagarbeidere, to platearbeidere og en elektriker nedover. I tillegg ble gruppen supplert med en ingeniør fra THM som skulle være koordinator og ta seg av all forbindelse, det være seg myndigheter, selskap og fabrikk. Videre ble gruppen supplert med avionic og instrumentfolk på et senere tidspunkt.

Denne gang fikk vi plass hos STAR AIR og i løpet av første dag fikk vi skiftet motor/propeller på venstre side, lagt plater over de største skadene i buken og tapet alle skjøter etc. med high speed-tape. Dag to gikk til å justere og fjerne hindringene i flight control systemene for å oppnå kravet om frie flight controls. Videre måtte vi utføre flere fullstendige retraction tester av understellet for den Danske havari-kommisjonen. I mellom dette måtte det skiftes ut deler i compass-systemet for å få

dette operativt. Deretter fulgte en svært langdryg "mintonque-kjøring" på grunn av en vanskelig governor og max. turtallet, men vi kom nå endelig i mål. Compass-swing måtte utføres. Under den ca tre timer lange seansen virket alt perfekt. Vi var noe skeptisk til å kjøre på Kastrup uten kjentmann ombord, men med lånte kart og på oppgitte frekvenser gikk det greit. Det lå selvfølgelig ingen karter i flyet og heller ikke fuelcarne, så vi parkerte med ca. 50 kg fuel igjen på hver ving.

Ut på formiddagen tredje dag var flyet klart for ferry flight til FOKKER i Holland hvor reparasjonen skal foregå. Etter at alle papirer og tillatelser var gjennomgått og signert, ble flyet overlatt til pilotene som skulle føre det nedover. Her dukket det opp nye problemer på grunn av en varmefront på grensen mellom Tyskland og Holland; dette fordi flyet manglet trykkcabin og endel radioutstyr, samt auto pilot. Etter endel frem og tilbake fikk man endelig klarsignal fra alle instanser slik at oppstarten kunne skje. På ny oppsto det venting da crewet skulle sjekke at alt de hadde av tilgjengelig utstyr virket. Omsider kom tidspunktet for take off og siden hørte ikke vi mere før vi ankom Sola senere på ettermiddagen. Da

B-767 KURSENE, MYE ROT !!

Alle problemene rundt kursene på B-767 har tatt et stor del av foreningens tid og energi. Det er egentlig 2 forskjellige typer kurs det er snakk om. Det første kurset gikk i OSL med instruktører fra Boeing og fulgte Boeing sine kursplaner. Dette kurset må sies å ha vært av en god kvalitet, med unntak av praksisdelen. For å gjøre en lang historie kort så ble kurs nummer 1 underkjent av STK (De Skandinaviske Luftfartsmyndighetene) pga. for dårlig og manglende praksis. Det innebærer at elevene må ha tilleggspraksis, mer cockpit/simulatorkjøring, nytt com. kurs og 14 dagers "on the job training". Åre være Luftfartsverket som søker å opprettholde standarden på flyteknikerne og som ikke ukritisk svelger dispensasjonssøknadene til SAS.

Går alt som det skal, så er kravene til utstedelse av sertifikat oppfylt 29. april. 01. mai starter som kjent flyvningene fra Fornebu. Da har folket vært på kurs siden 17. oktober og skal hjem og avvikle ferie etc. Det er kun 2 teknikere pr. skift som har 767 sertifikat.

Kurs nummer 2 er eksperimentkurs kjørt i SAS regi på ARN, med SAS instruktører og med SAS sine timeplaner og teorikompendier. Problemene på kurs nummer 1 er for bagateller å regne sammenlignet med problemene på kurs nummer 2. Her har alle de tre flyteknikerorganisasjonene i SAS gått fullstendig i fedder. SAS ønsket å redusere timeantallet for teoriundervisningen med 50%. Dette utifra økonomiske og produksjonsmessige hensyn.

NFO avd. SAS forlangte opptatt forhandlinger med hjemmel i tidligere inngått protokoll. Dette ble etterkommet. Resultatet av forhandlingene ble at hele kursopplegget skulle evalueres og hvert ATA kapittel gjennomgås. På det første møtet i ARN hvor også de svenske instruktørene som har laget kurskompendiene etc. var tilstede, fikk vi oss en skikkelig overraskelse. Instruktørene mente, med unntak av en mann, at de hadde nok tid til disposisjon til sin undervisning. For oss virket det helt utrolig. Vi kunne ikke fatte at 14 timers undervisning på den nye PW 4000 motoren kunne være nok. Vi ser det som svært viktig at disse

(forts.neste side)

motorene virker perfekt, ikke minst mht. å få utvidet ETOPS. I Autoflight hadde Boeing kurset 65 timer undervisning, mens SAS mente at det fikk greie seg med 18 timer på kurs i egen regi. Osv. osv.

I Skoleutvalget i NFO hadde vi ekstraordinært møte på saken hvor vi nøye overveide om vi kunne la våre medlemmer gå inn på et kursopplegg som var så dårlig at det altoverveiende var sannsynlig at medlemmene ville ende ut med stryk? Under lovnad fra SAS om at kurstidene ville bli justert, reiste gutta over til ARN

13. februar. Etter en uke var det klart at timetallet ikke strakk til og den ene instruktøren etter den andre ønsket mere tid. Nå var kursopplegget så stramt at det ikke var praktisk mulig å legge til tid i enden av kurset. Da ville man ikke rekke simulator kjøringen i Seattle. Enden på visa ble at man måtte utvide lengden på kursdagen. Dvs. man måtte kjøre undervisning på overtid utover kveldene. Også lørdager ble tatt i bruk. Psykologisk nok var også testene lagt til mandager. Alt dette til tross ble det bare 40% stryk på teoritestene. Nå vet vi at det normalt er på

(forts. neste side)



Her ser vi ett klassebilde fra noen av de første SAS sine B767 pionerer, på teknisk academy i STO 1989. På den tiden varte undervisningen fra kl.0800 om morgenen, til kl.1930 om kvelden. Ekstra undervisning og lesing av noen tusen sider i helgene var også nødvendig.

simulator-test og i de muntlige testene for Luftfartsveket de fleste stryker, så vi krysser fingrene og håper på det beste.

Med hjemmel i tidligere nevnte protokoll er vi nå ferdig med evaluering og justering av teorikompendier og kurstimer. Odd Haldar BGOOM har gjort en kjempejobb for avdelingen med dette arbeidet.

Enden på visa etter utallige møter er at SAS sitt kurs nå tilnærmet er kommet opp på lik linje med det Boeing kjører. Dvs. at kurslengden på teorigdelen av kurset varer ca. 8 uker. Praksisdelen er ennå ikke ferdigbehandlet, men L.V. har lagt noen sviller her, så under 1 måneds praksis kan det vanskelig bli. Det vi er mest opptatt av er å få en skikkelig praksis på PW-4000 motorene. Den ekspertise finnes ikke i SAS i dag, som kan gi oss dette.

Når det gjelder eksperimentkurset så har NFO forlangt at elevene på dette kurset må få et tilleggskurs, slik at de kommer opp på det nivå de nye kursene har blitt justert til. Dette har vi fått aksept for og elevene vil bli inkallt til kompliterende kurs høsten -89.

Til slutt må det få være lov å stille spørsmål om hvorfor det skal være nødvendig med de samme problemene hver gang SAS starter kurs på nye flytyper. Vi husker MD-80 og allt bråket med kursopplegget på denne. På Airbusen var det geniale at det skulle være selvstudie og lesesirkler, noe som resulterte i det lengste og dyreste typekurset i SAS sin historie. Til slutt en liten bønn til de styrende herrer. Ikke glem inngått avtale hvor det står at NFO avd. SAS skal være med på utarbeidelsen av kursopplegg på kommende flytyper i SAS. Overholdes dette, vil vi kunne unngå lignende problemer for ettertiden.

DATA ? ?

NFO har vært en pådriver når det gjelder å få til opplæring på data. Med hånden på hjertet må vi vel bare innrømme at dette arbeidet ikke har båret mange frukter. For å si det som det er så lever vi i dataens steinalder på TS. Nede i produksjonen finnes det ikke en eneste PC. Dette er en skam for en avdeling med mer enn 200 ansatte. Problemet ligger nok i at vi har en ledelse som selv ikke forstår seg nok på data og dens anvendlighet.

(forts.neste side)

Opplæring i data møter da liten forståelse og blir bare en utgiftspost på budsjettet.

En arbeidsgruppe har på oppdrag fra I/M skole & opplæringsutvalg sett nærmere på hvilket behov vi har for data/PC opplæring ved TS. Uti fra dette har arbeidsgruppen laget et forslag til tiltaksplan. Det er å håpe at denne planen blir godtatt og at vi nå får kommet i gang med skolering. Vi er sent ute allerede.

Hva gjør våre konkurrenter? Under et besøk hos KLM i vinter, ble vi vist rundt på deres hangaranlegg i Amsterdam.

I hver hangar sto det en liten hvitmalt bu på størrelse med en pølsebod. Inne i hver bu sto det en PC og en telefon. Dette var et ledd i KLM sin strategiske satsing fikk vi vite. KLM hadde ingått en meget gunstig avtale med en storleverandør av datautstyr. Hver ansatt fikk tilbud om å kjøpe en PC til seg selv for ca. en tredjedel av markedspris. En overveiende del av de ansatte slo til på dette tilbudet. I tillegg satte man også opp PC-boder i alle avdelinger. KLM opprettet så en PC troubleshooting-center hvor den ansatte kunne ringe hvis man hadde spørsmål, fikk problemer etc. Dette centeret var bemannet fra 09.00 til

24.00. De fleste henvendelsene til centeret kom på kveldstid. Hele opplegget har vært en kjempesuksess for KLM, som anså dette for godt anvendte penger. Kanskje dette hadde vært noe å tenke på for SAS også?

K.Grønskar

HVA SKJER MED VEDLIKEHOLDET AV FOKKKER F-50?

Når det gjelder operasjonen av SAS sine Fokker F-50, flyter det meste fortsatt. Vi har hatt litt problemer med å få avklart hvem som skal forhandle med hvem osv. Dette er nå klart. NFO avd. SAS skal føre sine forhandlinger mot SAS, og ikke mot SAS Commuter. Vi har hele tiden hevdet at SAS Commuter er et SAS selskap og at vi betrakter F-50 som et fly i SAS sin flyflåte på lik linje med eksempelvis DC-9 og F-27. Det er besluttet at SAS sin Tekniske Divisjon skal ha ansvaret for det tekniske vedlikeholdet på F-50.

I en protokoll av 16. Februar mellom SAS og NFO avd. SAS er det enighet om at partene skal forhandle om all commuterdrift fløyet på SAS rutekonsesjoner. En forutsetning er derfor at det foreligger en avtale om det tekniske vedlikeholdet før det startes opp med noen F-50 flyging.

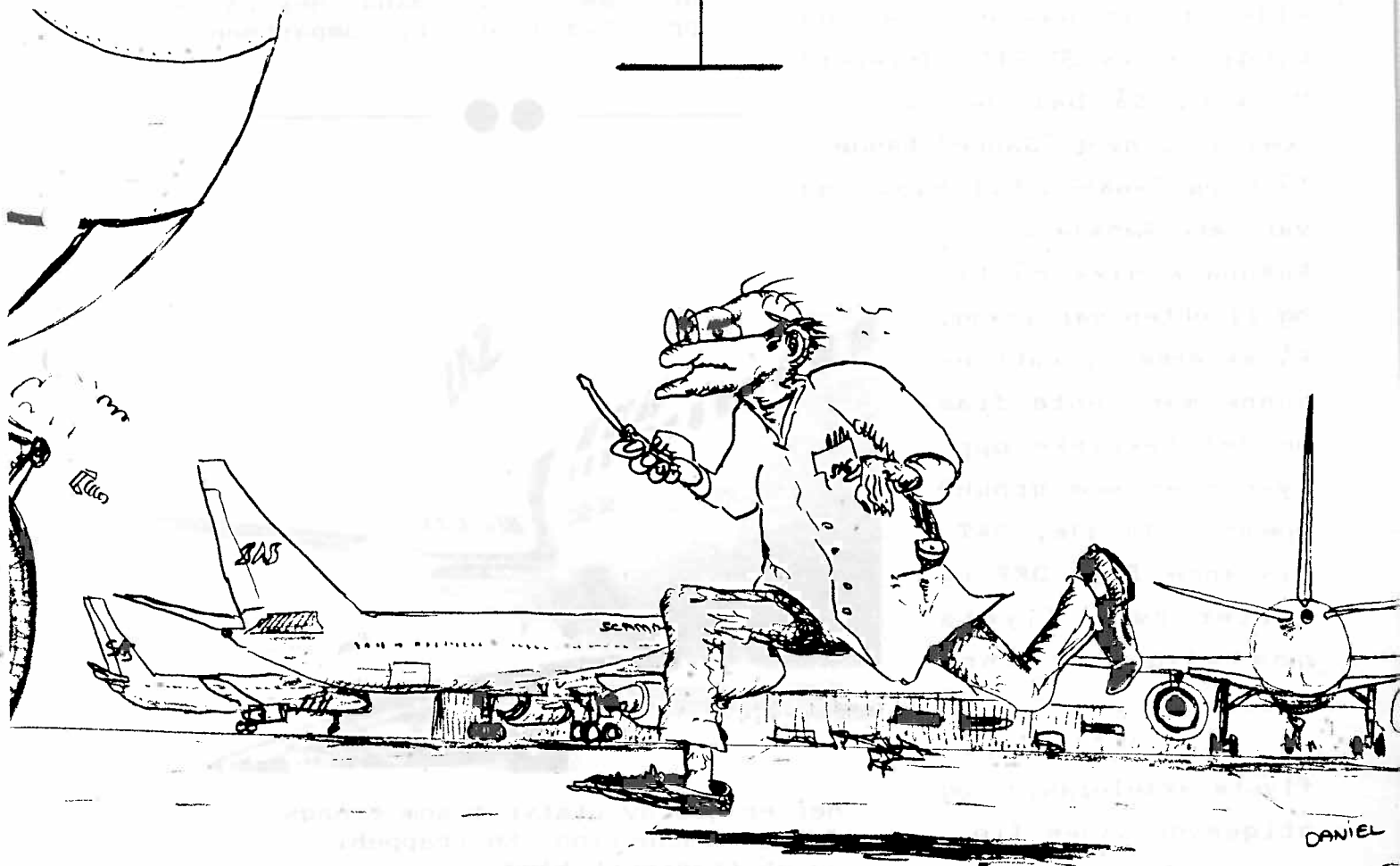
STERK REDUKSJON I KURS OG OPPLÆRING

Kursåret 88/89 må for oss flyteknikere bli å betrakte som et kriseår hva gjelder kurs og opplæring. Fra et kursprogram som i utgangspunktet var redusert med 15% - har det vært gjengangeren i år at kurs har blitt kansellert.

Totalt har vi en nedgang i antall kursuker i forhold til fjoråret med godt over 30%. Spesielt betenkt kan man bli når dette skjer i et år hvor det innføres 4 nye flytyper i SAS flåten. B-767, DC-9-87, DC-10-10 og F-50.

Jeg konstaterer at vi har kommet kraftig på efterskudd med vår utdanning på TS. Neste kursår må vi prøve å ta igjen noe av det tapte. Det vil bli tøft. Produksjonen skriker etter mer personell. Folk med sertifikat på B-767 og DC-9-87 er stor mangelvare . Vi er mao. kjørt opp i et hjørne som det ikke blir lett å komme ut av uten at produksjonen styrkes bemanningsmessig. Spør man om muligheten for å få ansatt flere folk, så er det som å banne i kjerka. Jeg

(forts.side 35)



Har SAS gått ut linen når det gjelder utdanning av teknisk personell?

PÅ DEMOFLIGHT MED SK6923

14APR89 ble SAS sin nye B-767 Ingegerd Viking for første gang vist frem til pressen. Info sammen med R.Fergestad, T.Karstensen, S.Vefall og K.Tokstad var inviterert med på demoturen fra CPH til OSL. Turen begynte kl. 10.30 med SK-459 til CPH. Der kom vi rett til pressekonferansen som varte nøyaktig en time. Etter pressekonferansen ble det vist en video rundt navnevalget og byggingen av SE-DKO, Ingegerd Viking. Så bar det ut til boarding, hvor "Janne" hadde fått en "snabbutbildning" og var Gate Manager.

Pushback gikk på tid og fligten var igang. På skjermen i cabinen kunne man hente fram en del tekniske opplysninger som ground speed, altitude, OAT, distance from DEP og karter hvor flyets posisjon var innplottet.

I take off skulle flyets akselerasjon og stigeevne vises frem.



Lars Lømo i full gang. Her på vei opp i fwd accessory compartment.



Her er noe av utstyret som trengs for grnd handling. En trappebil og et transport bånd.

Med en takeoffthrust på 50.800 kp, var det ikke mange metrene vi brukte før air-borne, med nesa pekende rett til værs. Så var det servering. Euroclass serveringen var topp med servering på åttekantet porselen og selvfølgelig champagne. Det var en fin stemning ombord i en ellers grå cabin. Hovedfarven som altså er grå, går igjen på gulvtepper og stoltrekk i hele flyets lengde. Farven er såpass lys at den vil gi oss i teknisk adskillige arbeidstimer ekstra med bytting av gulvtepper, setetrekk osv.

Purseren holdt en liten tale og ønsket velkommen ombord. Det samme gjorde kaptein Ib Schmok og hans besetning. Sjefen for Intercont. Tore Fredheim redegjorde for noen av visjonene angående trafikken mellom Skandinavia og Newark, som får sin jomfrutur fra FBU 01. mai. Flygesjef Viggo Løfsgaard holdt en liten briefing om flyets begrensninger og tekniske egenskaper. Flighten tok akkurat 45 minutter og landet på tid. Det eneste som var litt skuffende fra mitt synspunkt var at teknisk overhodet ikke markedsførte

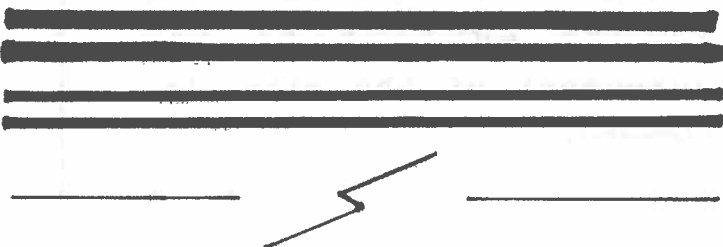
seg på denne turen. Vi holder en altfor lav profil og er skuffende anonyme. Denne turen full av pressefolk var en gavepakke som burde ha blitt benyttet. På FBU fikk flytekniker Lars Lømo sin ilddåp denne dagen. Han løp som en strikball mellom fueling, sjekk og BITE tester. Etter den 1 time og 45 minutter lange bakkestoppen var de fleste meldingene på ETCAS'en slettet og Lars bra svett. Det holdt akkurat og flyet gikk på tid tilbake til ARN.

Til dere som reiser til Newark i nærmeste fremtid. God tur.

T.W.H.



LH main gear og LH engine. Forholdsvis store dimensjoner.



IFALPA KONFERANSE 19. -22.
APRIL 89.

Aircraft Engineers International var invitert til denne konferansen i Helsinki. Et stort arrangement med ca 300 delegater, og som løper over 6 dager. Vi hadde plukket ut committee C, som behandlet spørsmål relatert til AIRCRAFT DESIGN AND OPERATION, for vår oppfølging. Her behandlet man to viktige policy med bred enighet om intensjonen:

WALK-AROUND EXTERIOR INSPECTION.

Prior to each flight, a walk-around visual exterior inspection should be performed to verify that the aircraft condition is acceptable for flight.

If done by other than approved maintenance personnel, the inspection should not be part of the scheduled maintenance programme.

If failures or discrepancies are found during the inspection, only the maintenance base or licensed engineer can release the aircraft for flight subject to the agreement of the pilot-in-command.

APPROVED MAINTENANCE PERSONNEL
DAILY/OVERNIGHT CHECK.

Every 24 elapsed calendar hours, a "daily/overnight check" is to be accomplished by approved maintenance personnel. The period between checks can be extended up to 36 elapsed calendar hours if the aircraft is delayed en-route.

The daily engineering check should include items which discover obvious damage, separation and/or leaks that may affect the airworthiness of the aircraft. In addition, the oil and hydraulic reservoirs should be replenished if necessary.

Begrunnelsen for dette var:

The proposed draft policy requires the onus for aircraft maintenance to be placed upon approved maintenance personnel and the maintenance department. It should not be required as part of the normal duties of the flight crew.

To extend the interval between maintenance checks by approved maintenance personnel to greater than 24 elapsed calendar hours (extended to 36 calendar hours if the aircraft is delayed en-route) seriously

(forts.neste side)

affects the airworthiness of the aircraft and may be potentially hazardous. The proposed policy statement addresses this concern.

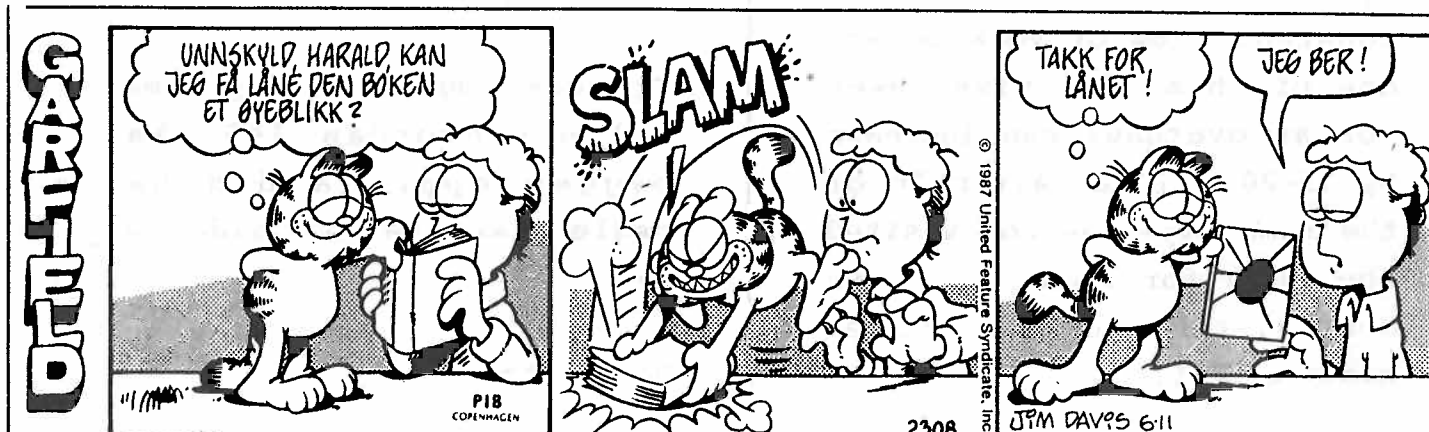
Det er virkelig gledelig at vår bekymring over forlengelse av gangtider og sjekkintervaller nå også dukker opp hos dem som i første rekke rammes. Vi kan jo bare her peke på F-50 i MAERSK med forslag om maintenance sjekk hver 7 dag !!!! Som det ble sagt fra en Finsk luftfartsmyndighetsrepresentant "-Dette var å strekke strikken over det maksimale og burde ikke vært foreslått-".

Vi vil gjennom AEI ta kontakt med IFALPA/ADO Committee og rendyrke filosofien i forslaget. Målet må være gjennom dette å få en internasjonal standard lagt til grunn, via ICAO og det pågående arbeidet med JAR 145/121.

Vi får jo F-50 i SAS farger snart. Vi føler oss relativt trygg på at grunnholdningen hos pilotene til aircraft safety gjennom dette er vesentlig økt, siden sist gang (-85) vi motstod presset om Pre Departure Inspection utført av pilot.

M.I.A.

HAR DU! viktig eller nyttig informasjon? Ta kontakt med redaksjonen.



Qualitair forts.

stream of skilled engineers. Says Sharp: "People come here because it's exciting. I wouldn't have come here myself from Rolls-Royce if that was not the case".

How are established UK maintenance concerns reacting to the emergence of Qualitair, which threatens some stiff competition even if the market is growing? Interavia gathered opinions from companies that agreed to talk as long as they were not named. Most admire Qualitair's audacity, but some believe that it will not be easy for the new entrant to win widebody work because of its lack of experience, particularly on the Boeing 747. Also, some of Qualitair's competitors warn there might be problems if the new company takes on too many aircraft types without establishing a constant flow of work on any one of them. The time taken for an overhaul can increase by 15-20 % if an aircraft of the same type has not visited the shop for more than six months, comments one maintenance expert.

Jon Sharp brushes off these doubts and confidently states that Qualitair will have started doing its first widebody C or D check before the end of 1989. "We have no ambition other than to offer top quality. We are not going into the business to make a fast buck in the short term, but to create something to be envied in the industry," he declares.

— O O O —

NFO Teknisk utdannelsesutvalg-89 forts.

Airworthiness Requirements) samles for å behandle disse spørsmål. Vi håper vi i neste nummer av INFO kan fortelle dere om AEI's policy og holdning til disse spørsmål.

Vi kan love dere en spennende utvikling !

Et annet og viktig spørsmål vil bli hvordan JAA skal bygges opp, da den har medlemsland på ut- siden av EF.

Morten Arnesen

Havari/ferri flight forts.

var flyet landet hos FOKKER.

Det som sitter best igjen etter denne turen er besøket fra den tekniske representanten i den danske havarikommissionen som personlig gikk igjennom hendelsesforløpet forut for havariet og forklarte hva de var kommet frem til. Jeg fikk riktignok beskjed om at endel av dette ikke måtte komme ut før de hadde avlagt sin foreløpige rapport, men han mente allikevel at jeg burde ha kjennskap til dette, da det var jeg som til slutt skulle release flyet for ferry flight. Dette er noe som jeg satte svært stor pris på, og som gjorde at det ble enklere å etterkomme visse krav og til slutt signere alle papirer før vi ga slipp på flyet.

Alt i alt var det en rimelig bra tur.

J.Kr.L.

Sterk reduksjon i kurs og oppløring forts.

skjønner ikke dette helt, men det virker som en æressak for vår ledelse å unngå å søke om å få flere folk.

Da gjenstår det bare bruk av enda mere overtid, men også her begynner kvotene å bli fylt opp.(ca. 24.000 m.hours ved TS i 1988).

Det blir en interessant høst og vinter vi går i møte.

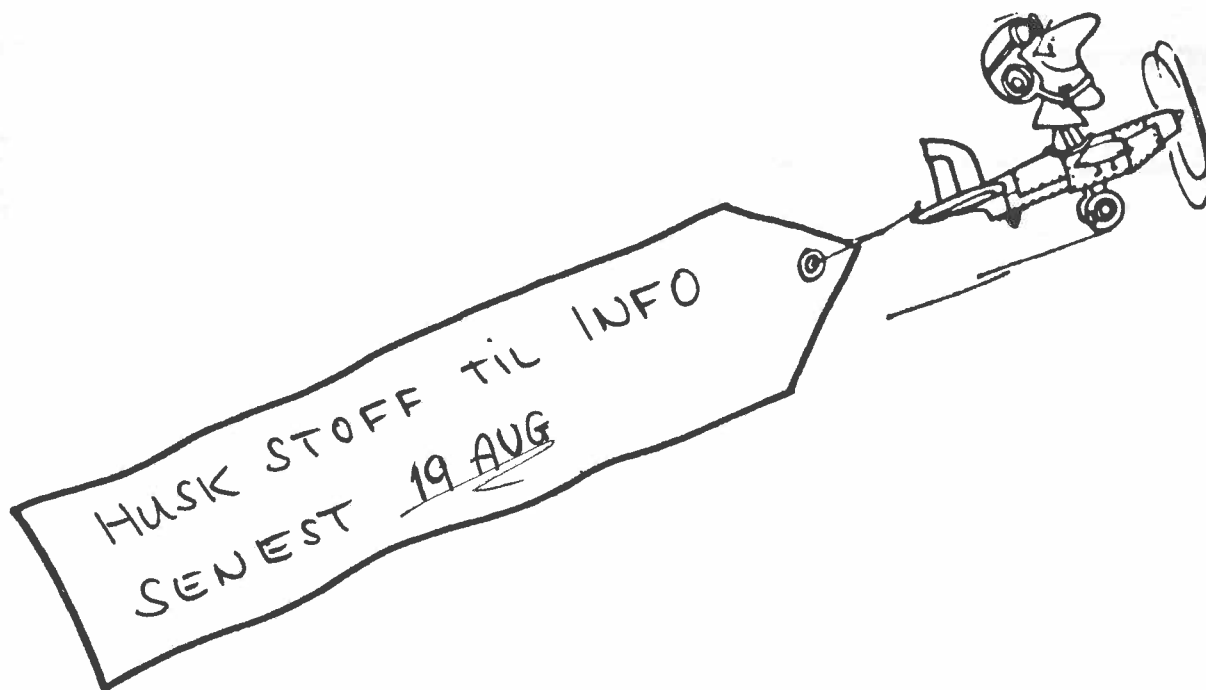
K.Grønskar

Hva skjer med vedlikeholdet av Fokker F-50? forts.

I møte med OSLTS-H har vi meddelt følgende: Det skal gjøres en teknisk sjekk ved hver landing på F-50 på stasjoner som er bemannet med teknikere. Det skal utføres en utvidet sjekk av teknikere en gang pr.døgn. Sjekken skal utføres før første start om morgenen. Dette er i grove trekk noe i nærheten av den avtalen den Danske teknikerorganisasjonen 537 allerede har tegnet i Danmark.

I følge et draft til ruteprogram for F-50, ser det pr. i dag ut til at KRS kommer først ut med oppstart 25.september. Dernest kommer oppstarten i N.Norge 09.mai. Juni 1990 vil det bli oppstart på rutene GOT-OSL, GOT-SVG og GOT-BGO. Men dette er altså et draft.

K.Grønskar



MEDLEM? ★



er en landsomfattende, frittstående og partipolitisk uavhengig organisasjon. Stiftet i 1938 for å ivareta interesser til norske sertifiserte flyteknikere. D.v.s. innehavere av flytekniske sertifikater, ICAO type 1 og type 2, utstedt av de sivile luftfartsmyndigheter.

.....

Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 Oslo Lufthavn

Jeg er interessert i medlemskap og ønsker opplysninger om NFO.

NAVN: _____ SERTNR: _____

ADRESSE: _____ SELSKAP _____